பிறகு செய்வதனால் ஏற்படுகின்ற காலதாமதத்தைத் தவிர்க்கும் வகையிலே டிப்பார்ட்மெண்டல் எக்சிகியூஷன் என்ற முறையில் நெடுஞ்சாலைத் துறையே இந்தப் பணியை மேற்கொள்ள விதிமுறைகள் இருக்கின்றன அல்லது அரசு நிறுவனமான கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக இந்தப் பணியை முடிப்பதற்கு நமக்கு வேண்டிய விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. எனவே டிபார்ட்மெண்டல் எக்சிகியூஷன் அல்லது கன்ஸ்டராக்ஷன் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இந்தத் திட்டத்தை முடிப்பதற்கு அரசு உரிய நடவடிக்கைகள் எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, இது குறித்து ஏற்கெனவே மத்திய அரசினுடைய அமைச்சர் திரு. வீரேந்திரபட்டீல் அவர்களிடம் பேச்சு வார்த்தை நடத்தப்பட்டது. அவர்களும் சீக்கிரமாக இந்த வேலையை முடிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் பழைய ஒப்பந்தத்தை 29-12-1980 அன்று முழுமையாக ரத்து செய்துவிட்டு புதிய ஒப்பந்தத்தைக் கோரியுள்ளார்கள். உடனடியாக இதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

சத்யமேவ ஜயதே TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(2) 1980-ல் சென்னைப் பெருநகரில் சாலை விபத்துக்கள் பெருகி மக்களின் உயிருக்கும் உடமைக்கும் பாதுகாப்பற்ற நிலை உருவாகியுள்ளது குறித்தும் அதைத் தடுக்கும் பொருட்டு எடுக்கவேண்டிய நடவடிக்கைகள் குறித்தும்.

திரு. ம. சங்கரலிங்கம்): மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் அவர்களே, 1980-ல் சென்னைப் பெருநகரில் சாலை விபத்துக்கள் பெருகி மக்களின் உயிருக்கும் உடமைக்கும் பாதுகாப்பற்ற நிலை உருவாகியுள்ளது குறித்தும் அதைத் தடுக்கும் பொருட்டு எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகள் குறித்தும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கை @ ஒன்று அவையின்முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

@ 78-79 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1980-ல் சென்னை பெருநகரில் சாலை விபத்துக்கள் பெருகி மக்களின் உயிருக்கும் உடமைக்கும் பாதுகாப்பற்ற நிலை உருவாகி உள்ளது குறித்தும் அதை தடுக்கும் பொருட்டு எடுக்கவேண்டிய நடவடிக்கைகள் குறித்தும்

திரு. ம. சங்கரலிங்கம் : தலைவர் அவர்களே, அவையின்முன் வைக்கப் பட்ட விவர அறிக்கையிலிருந்து 1980-ல் 5,163 விபத்துக்களும் 1979-ல் 4,728 விபத்துக்களும் நடைபெற்றதாகத் தெரிகிறது. விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை கூடி இருந்தாலும், வாகனங்களுடைய எண்ணிக்கையை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கின்ற போது, .2 சதவிகிதம் குறைந்திருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு பாதசாரிகள், ஏழை மக்கள் சம்பந்தமில்லாதவர்கள் நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அதைத் தடுப்பதற்குரிய 6 வழிவகைகள் இதிலே சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த வழிமுறைகளிலே லைசென்ஸ் கொடுக்கின்ற முறையிலே வழிமுறைகள் எதுவும் போடவில்லை. சாலை அகலப்படுத்துதல், பாதை அதிகப்படுத்துதல் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் லைசென்ஸ் கொடுக்கும்போது, முறையாகப் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்குக் கொடுப்பது என்றும் பயிற்சி பெறாதவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்றும் குடித்துவிட்டுப் போதையில் இருந்தால், அவர்கள் ஓட்டினால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதால், அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு லைசென்ஸை ரத்து செய்வது என்றும் இருக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்யா மல் மீண்டும் அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுப்பது போன்றவற்றை நிறுத்த வேண்டும். அந்த வாகன ஓட்டிகளுக்கு கொடுக்கின்ற லைசென்ஸ் விதிமுறை களைச் சீர்திருத்தம் செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : இங்கே மேலவையிலே ஒரு வினா விற்குப் பதில் அளிக்கும்போது, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். குடித்துவிட்டு வாகனங்கள் ஓட்டுவார்களானால், அவர்கள் மீது கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும், கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கான நடவடிக்கைகளை நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதுபோன்று ஓட்டுநர் உரிமை வழங்குவதைப் பொறுத்தவரையிலும், இதுவரையில் ஆங்காங்கு தனியார் பயிற்சிப் பள்ளியை வைத்து பயிற்சி கொடுத்துக் கொண்டிருந் தார்கள். அதிலே மாற்றம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி, அதற்காக பயிற்சிப் பள்ளியை அரசாங்கமே நடத்துவதன் மூலமாக தரமான ஓட்டுநர் களைத் தயாரிக்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இரண்டு தினங்களுக்கு முன்பு உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள். சென்னையைப் பொறுத்த வரையில், புதிதாக ஒரு ஸ்குவாட் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன் மூலமாக உரிமையில்லாமல் தவறாக ஓட்டுகின்றவர்களைத் தடுப்பதற்கும் மிக வேகமாக

வண்டிகளை ஓட்டுவதைத் தடுப்பதற்கும் வழிமுறைகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இது நடைமுறைப்படுத்தப்படுமானால், நிச்சயமாக விபத்துக்கள் குறைக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(நண்பகல் 12.00)

திரு. ம. சங்கரலிங்கம் : வாகனங்களை ஓட்டிச் செல்கிறவர்கள் விதிப்படி வாகனங்களை ஓட்டிச் சென்றால் 50 சதவிகிதம் விபத்துக்கள் குறையும் இப்போதுகூட நாம் சாலைகளிலே ஒன்றைப் பார்க்க முடிகிறது. ரெயில்வே லெவல் கிராசிங்கில், வாகனங்களை ஒன்றன்பின் ஒன்றாக நிறுத்துவதில்லை. எனவே வாகன ஓட்டிகள் சட்டத்திற்கும் கீழ்படியும் முறையில் சட்டத்தைக் கொண்டு வருவதற்கும், அது சம்பந்தமாக ஆராய்ச்சி செய்வதற்கு, போக்குவரத்துத் துறையிலே 'ரிசர்ச் விங்' ஒன்றை ஏற்படுத்தவும் அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : இதற்கு முன்பே, இதுபற்றி ஆராய்ச்சி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மீண்டும் ஆராய்ச்சி, ஆராய்ச்சி என்றால், அது போய்க் கொண்டேதான் இருக்கும். இப்போது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம். எனவே கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பதன் மூலம், இதைக் குறைக்க முடியுமென்று நம்புகிறோம்.

4. தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் 1980-81 ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கை மற்றும் 1979-80 ஆம் ஆண்டு துணை நிதிநிலை அறிக்கை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவரவர்களே, தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் 1980-81 ஆம் ஆண்டுக்கான நிதிநிலை அறிக்கையும் 1979-80 ஆம் ஆண்டுக்கான துணை நிதிநிலை அறிக்கையையும் அவைமுன் வைத்துள்ளேன். நான் ஆற்ற வேண்டிய உரையினை @ நூல் வடிவாக மாண்புமிகு அங்கத்தினர்களுக்குத் தந்துள்ளேன். அவைகளை, நான் அவையில் உரையாற்றியதாக ஏற்று, அவைக் குறிப்பில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்களின் கருத்துக்களைக் கேட்ட பிறகு என்னுடைய பதிலை, எதிருரையாக வைக்கின்றேன்.

@ 79-119 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு III ஆக அச்சடிக்கப்பட்டுள்ளது.

TRUTH ALONE TRIUMPHS